

LAS REGIONES FUNCIONALES TRANSFRONTERIZAS  
COMO ALTERNATIVA DE DESARROLLO.  
REALIDADES Y POTENCIALIDADES  
DEL CORREDOR BIOCEÁNICO NORPATAGÓNICO.

***Introducción***

En el marco de esta nueva etapa de desarrollo denominada globalización y el proceso de descentralización que tiene lugar en América Latina que plantean un escenario de apertura externa e interna respectivamente, la conformación de redes de ciudades o corredores bioceánicos se perfilan como una nueva forma de articulación que excede los límites nacionales y prioriza las interacciones ciudad a ciudad, en busca de potenciar el crecimiento regional y consolidar territorios directa e indirectamente competitivos.

En este contexto de surgimiento de organizaciones, problemas, eventos, comunidades y estructuras transnacionales, la configuración de nuevas regiones y relaciones tranfronterizas articuladas representan una respuesta a los desafíos globales.

De esta manera, se va conformando un espacio dinámico, cambiante y de geometría variable en el que los países ya no se diferencian a partir de las fronteras (que dejan de ser esas viejas heridas del pasado) sino que pueden vincularse a través de éstas, configurando unidades regionales con características e intereses comunes. Este proceso de internacionalización de las regiones, propicia la permeabilidad de las fronteras nacionales que pasan a convertirse en áreas atractivas para realizar inversiones en busca de expandir los mercados.

La implementación de estos proyectos implica una reestructuración territorial tan necesaria como dificultosa. Por un lado, la crisis de la planificación central (cada vez más cerrada, ineficiente y clientelista) plantea la necesidad de “reducir” el Estado para consolidar estructuras administrativas más pequeñas, dinámicas y con mayor capacidad de adaptación a los cambios que impone este nuevo escenario económico. Por otro, surge la dificultad de incluir en una región, diversas áreas que presenten discontinuidades, tensiones y asimetrías entre sí. No obstante, los Estados actuales también difieren en tamaño, escala y naturaleza de los territorios que contienen, entonces, ¿porqué debería ser distinto para una región funcional?

De cualquier manera, y más allá de este interrogante, es necesario cuestionar la viabilidad de estos proyectos, las realidades y potencialidades que presentan, ya que no todas las áreas fronterizas ofrecen las condiciones propicias para la conformación de una Red Transfronteriza de Ciudades.

Este trabajo entonces, pretende analizar la puesta en marcha del Corredor Bioceánico Norpatagónico (CBN) y las fortalezas y debilidades que presenta la región para la concreción del proyecto.

***Antecedentes y perspectivas de la articulación Argentina-Chile***

Las relaciones entre Argentina y Chile presentan las idas y vueltas propias de dos países vinculados por una historia compartida y una frontera de 5.150 kms. Luego de años de migraciones, acuerdos y desacuerdos que llegan a su punto más crítico en la década de 1970 con el conflicto del Beagle, ambos países firman el Tratado de Paz y Amistad en Roma en el año 1984 en el que se considera al Tratado de 1881 (que establece los límites fronterizos) como un “fundamento inmovible”, se incluye la

delimitación marina, se reafirman los derechos de ambos países en la Antártida y asumen el compromiso de mantener la paz y la cooperación binacional.

En este contexto, y con el objetivo de consolidar el Tratado de Paz y Amistad antes mencionado, en el año 1990 se firma un Acuerdo de Complementación Económica (ACE) en pos de potenciar el comercio entre los países que, según lo establecido, deberá alcanzar los máximos niveles posibles y en el que se hace hincapié en la necesidad de profundizar la integración binacional, creando intereses recíprocos para optimizar los recursos y las estructuras productivas para consolidar una inserción competitiva en la economía internacional.

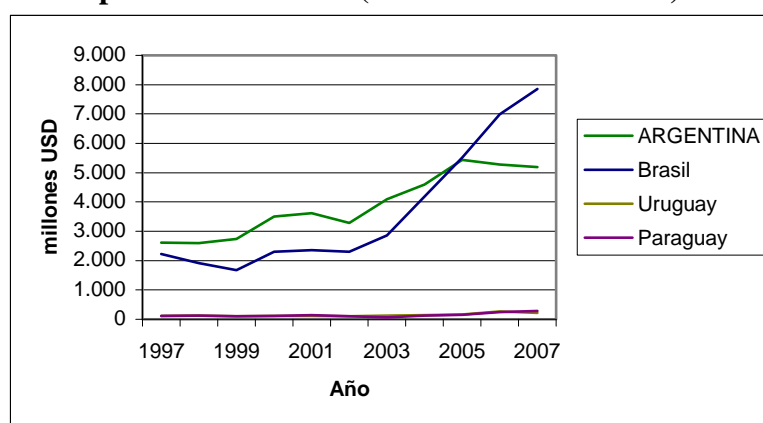
Posteriormente, en Agosto de 1991 se incorpora al ACE el Protocolo número 4 referente al transporte terrestre, marítimo y aéreo entre los dos países, en el que acuerdan la eliminación del sistema de cupos y dar un marco de amplia libertad. Se establece también mantener un intercambio permanente de información y experiencias para evitar cualquier asimetría en las diversas modalidades de transporte.

Una variable que evidencia la articulación entre Argentina y Chile y que se presenta también como una justificación para la conformación del CBN es el intercambio comercial que mantienen ambos países en el contexto del MERCOSUR. Si se considera esta variable en el período 1997-2007, del total de bloques regionales, Chile intercambia con el MERCOSUR un valor que representa el 13 %.

Con respecto a la República Argentina, el primer dato significativo que se observa en estos últimos diez años es que, a partir de 2005 deja de ser el principal socio comercial de Chile y es desplazado por Brasil, en una tendencia que se incrementa año a año (Fig. 1).

Si se tiene en cuenta el porcentaje de cada país con respecto al total del bloque se verifica el segundo dato interesante. En el año 1999, el 59 % de lo que Chile intercambia con el MERCOSUR lo hace con Argentina, mientras que este valor para el 2007 representa apenas el 38 %. En este mismo período de tiempo, Brasil evidencia valores exactamente inversos, es decir que evidencia un incremento del 36 % al 58 % del total de millones de dólares intercambiados de Chile con el MERCOSUR.

**Fig. 1. Intercambio comercial de Chile con los países del MERCOSUR, período 1997-2007 (en millones de dólares).**



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos del Banco Central de Chile.

Estos datos son importantes ya que, más allá de que en millones de dólares el intercambio entre Argentina y Chile se incrementa en este período (de 2.615 en 1997 a 5.184 en 2007) demostrando que los Acuerdos y Tratados se materializan, el retroceso que representa en porcentaje es muy marcado. En este contexto en el que Chile evidencia un incremento del intercambio comercial en el orden del 166 % con el bloque

regional en su conjunto (de 5.078 a 13.545) y teniendo en cuenta que Brasil se consolida como el socio más importante, esta caída en los valores de Argentina pone en evidencia algunas fallas de su política externa que, en los últimos años, pierde socios comerciales de importancia.

Esto, en el contexto de globalización actual y potencial concreción del CBN, es sin dudas un dato a tener en cuenta para iniciar desde el Estado Argentino políticas que permitan incrementar el intercambio entre ambos países.

### ***El Corredor Bioceánico y Comercial Norpatagónico***

El subtítulo tiene que ver con que este proyecto no implica solamente la puesta en marcha de un “puente terrestre” que vincula océanos y por el que se transportan cargas y pasajeros (objetivo de un corredor bioceánico), sino que también está orientado a articular los centros urbanos y rurales del interior del continente con puertos marítimos de importancia (finalidad de un corredor comercial) en pos de propiciar la (re)activación de éstas áreas.

En este contexto, el denominado Corredor Bioceánico Norpatagónico (CBN) también es Comercial, ya que tiene como objetivo vincular de manera multimodal los puertos de San Antonio Este (Río Negro, Argentina) y el de Puerto Montt (Los Lagos, Chile) y se presenta como un instrumento orientado a consolidar la integración física y territorial de la región, potenciar capacidades endógenas y mejorar la competitividad del área en el marco del MERCOSUR y la economía internacional.

El eje del Corredor se expande a lo largo de 1.065 kms a través de la provincia de Río Negro (Argentina) y la región de Los Lagos (Chile) y un pequeño sector, correspondiente al paso fronterizo Cardenal Samoré, que corresponde a la provincia argentina de Neuquén. Entre ambas unidades territoriales abarcan un total de 270.026 km<sup>2</sup> de superficie, contienen una población de más de 1,6 millones de habitantes (6,02 hab x km<sup>2</sup>) de los que el 76 % reside en ciudades y, en relación con la fuerza de trabajo, 1.030.132 hab conforman la Población Económicamente Activa (PEA). Desde el punto de vista económico, suman un PBG cercano a los 5.593 millones de dólares corrientes (en 2005), y las exportaciones en el 2007 alcanzan un valor de 3.115 millones de dólares FOB, de los que la región de Los Lagos aporta el 84 % (Fig. 2).

**Fig. 2. Descripción general del CBN**

Superficie	270.026 km <sup>2</sup>
Población	1.625.957 hab
Densidad	6,02 hab/km <sup>2</sup>
Urbana	76,40%
PEA	1.030.132 hab
PBI*	5.593 mill U\$S
Exportaciones**	3.115 mill U\$S FOB
Río Negro	474 mill
Los Lagos	2.641 mill
Distancias	1.065 km
SAE-Bariloche	710 km
Bariloche-Osorno	250 km
Osorno-P. Montt	105 km

\* año 2005

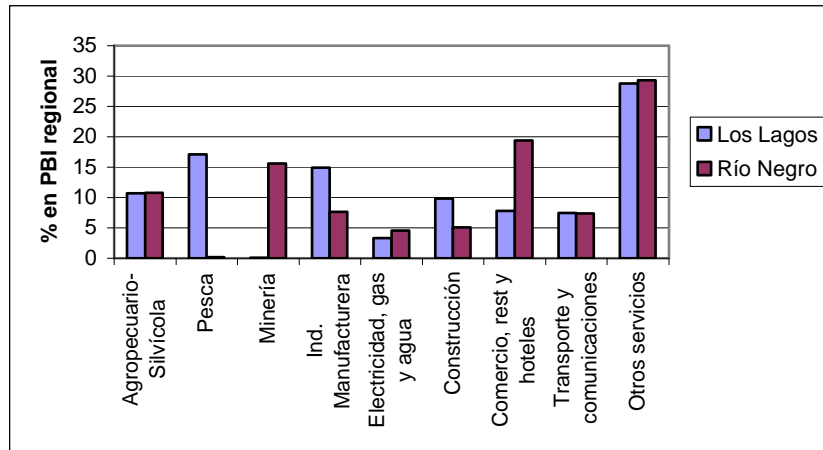
\*\* año 2007

Fuente: Elaboración propia.

### Perfil productivo

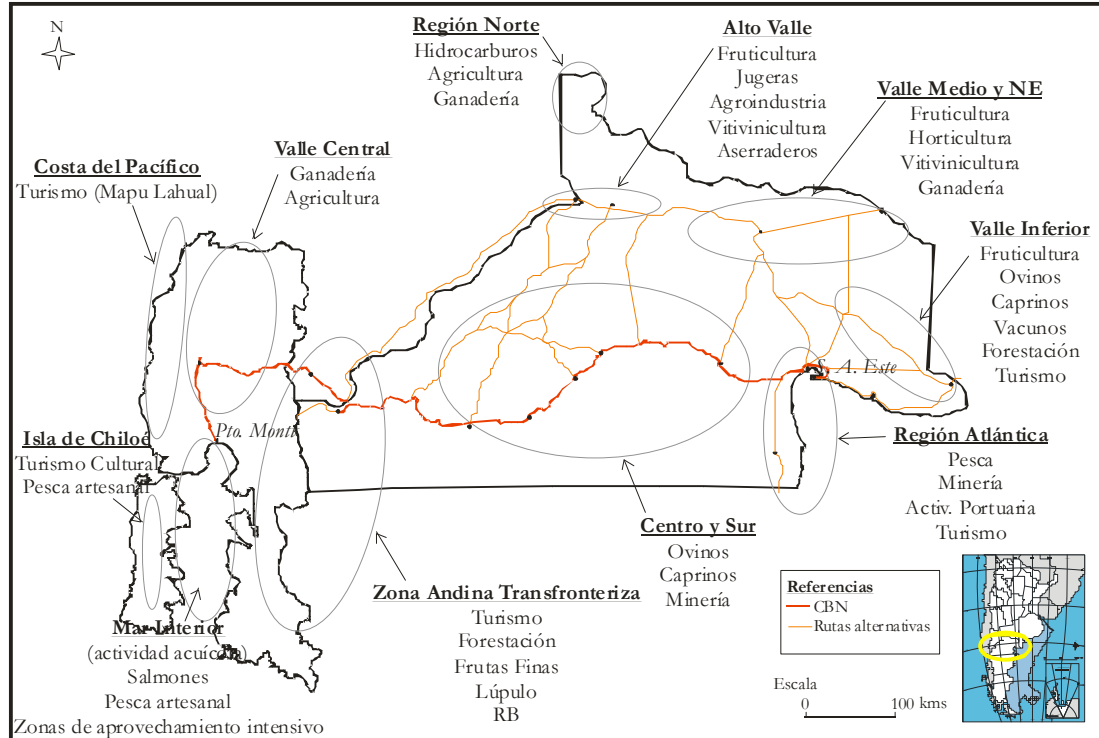
Desde este punto de vista, se observa que en ambas unidades administrativas el sector terciario es el que predomina, lo que evidencia la gran importancia y crecimiento del turismo en la región. Más allá de esto, los porcentajes de participación por rama de actividad en el PBI regional demuestran que el área norpatagónica presenta características comunes en el territorio argentino y chileno, aunque con sus especificidades (la pesca en Los Lagos y la minería en Río Negro) (Fig. 3).

**Fig. 3. Participación en el PBI regional según rama de actividad (%)**



Fuente: Elaboración propia, sobre la base del INE y la Dir. Gral. de Estadísticas y Censos de Río Negro.

**Fig. 4. Zonificación de actividades productivas en la región norpatagónica.**



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos del Gobierno Regional de Los Lagos y el Ministerio de Producción de la Provincia de Río Negro.

En este contexto, y considerando a ambas unidades administrativas como una región funcional transfronteriza, es posible zonificar el área norpatagónica de acuerdo al

tipo de actividad que se realiza en la actualidad y que se preve potenciar con la concreción del CBN. De esta manera, se puede subdividir el territorio en once sub-regiones especializadas según las ventajas competitivas y comparativas que presentan (Fig. 4).

En esta zonificación se puede observar como ambas unidades administrativas comparten un sector, el Andino Transfronterizo, en el que a partir de la consolidación de circuitos turísticos integrados (con la presencia de Parques Nacionales) y la creación de la única Reserva de Biosfera binacional a nivel mundial, evidencian que se puede gestionar de manera coordinada y complementaria un territorio que presenta características comunes.

Por otro lado, considerando las especificidades de cada sub-región (pesca, ganadería y turismo en Los Lagos e hidrocarburos, fruti y horticultura, minería, ovinos y caprinos en Río Negro) que presentan actividades productivas diversas y que no compiten entre sí, la complementariedad se presenta como una ventaja de la región que puede facilitar la concreción del CBN ya que, a partir de la cooperación y articulación, las economías regionales norpatagónicas pueden ampliar de manera sustancial los mercados con los que comercian y potenciar de esta manera su inserción en el contexto mundial.

#### *Estructura urbana de la región*

El sistema de asentamientos dentro de un territorio es un factor determinante para el crecimiento del mismo. Las regularidades, disparidades y tendencias espaciales, evidencian la manera en la que se organiza y las potencialidades que presentan a partir de su localización y la posibilidad de articularse, a través de la infraestructura disponible, con áreas dinámicas/ganadoras/luminosas.

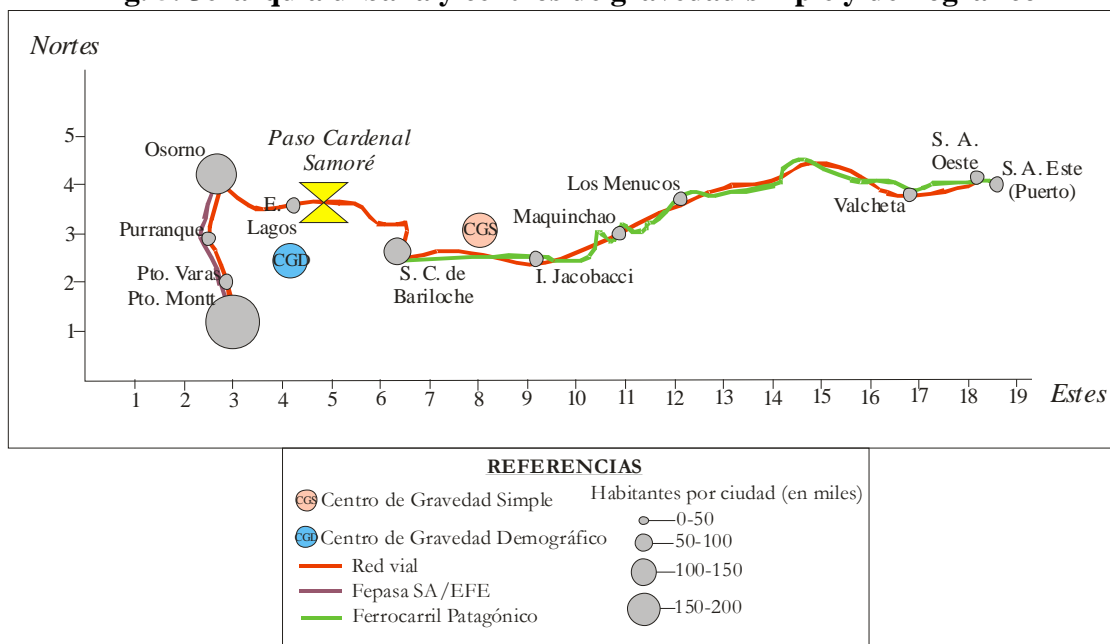
De cualquier manera, si se tiene en cuenta la dimensión y las disparidades del área de estudio, es evidente que la idea de “sistema de ciudades” es, al menos en un corto plazo, inviable, ya que no constituyen en la actualidad un conjunto interrelacionado de asentamientos y los cambios en alguno de éstos puede no afectar la dinámica de los demás (de hecho no lo hace). En este sentido, es preciso hablar de una región con múltiples recortes territoriales que se comportan como aglomerados sinérgicos (Porter, 1991) que poseen características singulares construidas a partir de las relaciones en su interno y con su entorno. De esta manera, los conceptos de Redes o Corredores son más apropiados y por ende, los que utilizaremos.

Estas Redes de Ciudades entonces, que explican la manera en la que el hombre articula el espacio, representan una vertebración inter-territorial de carácter jerárquico en el que se detectan diferencias, asimetrías e inconexiones como consecuencia de la falta de planificación y reflejan el desigual peso demográfico y económico de los territorios.

En este sentido, es necesario para el caso del CBN determinar la jerarquía y el centro de gravedad simple y demográfico<sup>1</sup> de las ciudades que vinculan los puertos de San Antonio Este y el de Puerto Montt, para verificar si se presentan asimetrías desde el punto de vista poblacional que puedan considerarse como obstáculos para la concreción del proyecto (Fig. 5).

Como se observa en la figura 5, el centro de gravedad simple (CGS) y más aún el demográfico (CGD), tienden a desplazarse hacia el territorio chileno evidenciando que esa región, presenta una concentración de asentamientos con mayor número de habitantes (a partir de esto se puede inferir que posee mayor equipamiento e infraestructura) que los del sector argentino en el que sólo San Carlos de Bariloche se localiza en proximidades del CGD.

**Fig. 5. Jerarquía urbana y centros de gravedad simple y demográfico**



Fuente: Elaboración propia.

La primera conclusión que se obtiene de esto es que no se puede hablar de una red de ciudades equilibrada, lo que plantea la amenaza de que algunos asentamientos adquieran un rol pasivo dentro del CBN y, como consecuencia, se consolide un “efecto túnel” en la región que generaría un crecimiento desigual reforzando los desequilibrios. Para evitar esto y consolidar una red transfronteriza de ciudades en el sector norpatagónico, es necesario promover las inversiones en el desarrollo de infraestructuras que permitan la activación del área interior del continente y la interacción entre todos los centros urbanos y rurales.

En este sentido, y considerando el desplazamiento que presenta el CGD, deben priorizarse las obras destinadas a mejorar la articulación de los asentamientos emplazados en la provincia de Río Negro, específicamente en la Ruta Nacional 23 y la red ferroviaria por la que transita el Ferrocarril Patagónico.

#### *Dinámica económica de la región*

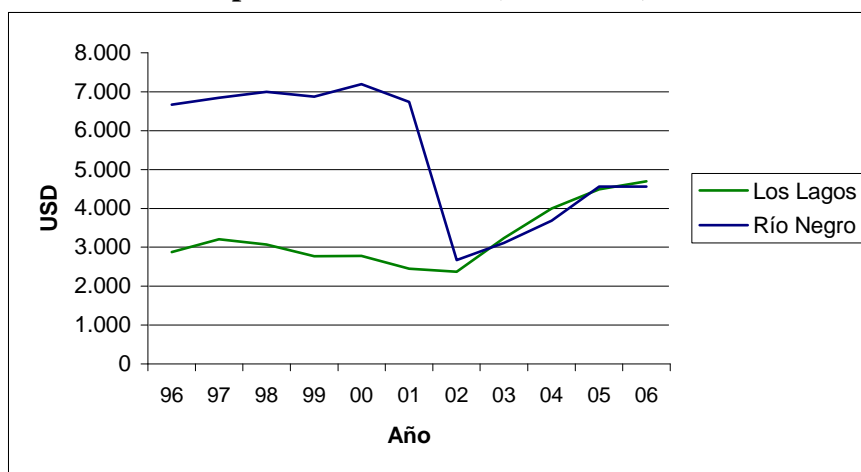
La consolidación de una red transfronteriza de ciudades no depende exclusivamente de que un territorio esté físicamente articulado, accesible y con una circulación fluida, sino también de que las unidades administrativas que lo conformen presenten economías equilibradas y competitivas.

Para el caso del CBN se propone una comparación de las variables PBI per cápita y valor de las exportaciones de la Región de Los Lagos y la Provincia de Río Negro que permiten determinar si existen o no asimetrías económicas entre ambas.

La primera de las variables (PBI/c) se tiene en cuenta ya que es una medida del volumen de las actividades económicas de la región que refleja el acceso del área en términos de ingreso y poder de compra. Considerando el período 1996-2006, se observan cambios significativos como consecuencia de la gran crisis argentina de 2001-2002 que, entre otras medidas, determina la devaluación de su moneda poniendo fin a diez años de paridad con respecto al dólar. En el marco de esta crisis nacional, la provincia de Río Negro pasa de tener un PBI/c cercano a los U\$S 7.000, a registrar valores en torno a los U\$S 4.550 p/c actuales. Más allá de esta sustancial caída, la

economía de la provincia presenta síntomas de reactivación y sostiene, desde 2002 a la fecha, un crecimiento sostenido (Fig. 6).

**Fig. 6. Evolución del PBI/c comparado Los Lagos – Río Negro, período 1996-2006 (en dólares)**



Fuente: Elaboración propia sobre la base del INE y la Dir. Gral. de Estadísticas y Censos de Río Negro.

La curva de la Región de Los Lagos presenta una caída de 1997 a 2002 en la que, coincidentemente con Río Negro, evidencia el valor más bajo en estos diez años con lo que se puede inferir que la crisis de ese período es de carácter regional, más allá de tener su máxima expresión en Argentina por factores políticos y sociales internos. A partir de entonces, mantiene un importante crecimiento sostenido que llega en la actualidad a los US\$ 4.700 p/c, valor muy similar al de la provincia argentina.

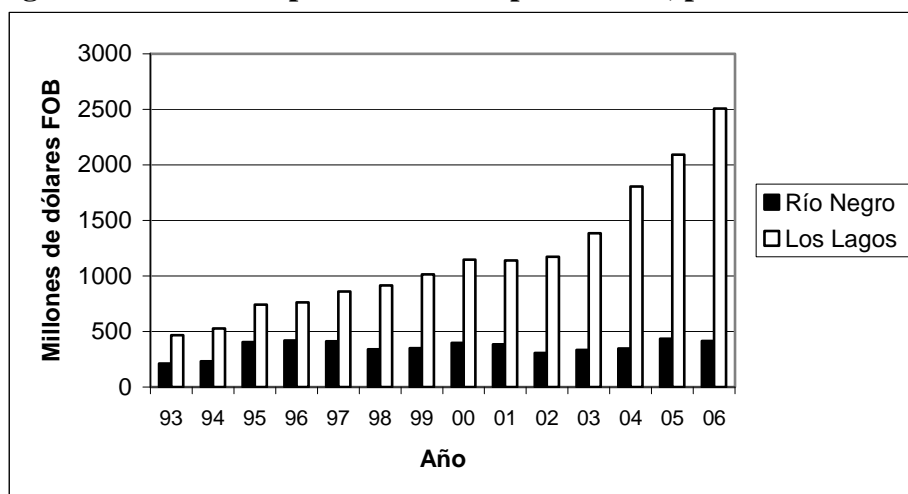
Entonces, teniendo en cuenta esta variable de PBI/c para comparar ambas unidades administrativas, no se observan asimetrías ya que presentan valores equilibrados.

Por otro lado, y teniendo en cuenta la teoría de crecimiento regional basado en exportaciones, que sostiene que el desarrollo de un territorio es un proceso que tiene origen a partir de un impulso externo, se considera la evolución de esta variable ya que permite identificar el crecimiento, estancamiento o retroceso de una región según el grado de apertura externa que presenta. El análisis de esta evolución (período 1993-2006) es fundamental ya que, los ingresos por exportaciones constituyen un factor determinante en los niveles de ingreso per cápita y consolidan núcleos de intermediación en un territorio.

La provincia de Río Negro presenta valores irregulares en los que no se observa un incremento sostenido a lo largo de más de tres años. Si bien prácticamente duplica los valores por exportaciones (de 212 a 414 millones de USD FOB) en el período analizado, el ritmo de crecimiento con respecto al de la región de Los Lagos es muy lento (Fig. 7).

Los valores correspondientes a la décima región chilena presentan, en cambio, un crecimiento ininterrumpido en estos trece años evidenciando el perfil exportador y la gran apertura externa de su economía. El boom que se observa en particular a partir de 2001 (con un incremento del 114 % en 5 años) responde al gran progreso de la industria alimenticia de productos derivados de la actividad pesquera (principalmente el salmón y en menor medida la trucha) que la posiciona en un lugar de privilegio dentro del mercado internacional (en esta rama de actividad Chile sólo es superado por Noruega).

**Fig. 7. Evolución comparada de las exportaciones, período 1993-2006**



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos del Gobierno Regional de Los Lagos y la Dir. Gral. de Estadísticas y Censos de Río Negro.

De esta manera y teniendo en cuenta esta variable, sí se verifican asimetrías ya que Los Lagos presenta valores seis veces mayor que Río Negro en la actualidad (2.507 frente a 414 millones de USD FOB). Este dato plantea la amenaza de que el PBI/c de la región chilena crezca a un ritmo mucho mayor que el rionegrino, factor que comenzaría a establecer asimetrías económicas (que repercuten directamente en el ámbito social).

No obstante, es importante mencionar que la consolidación del CBN potenciaría el crecimiento de las exportaciones de ambas unidades administrativas a partir de la posibilidad de acceder a nuevos mercados de manera más directa, es decir, la vinculación de la economías regionales de Río Negro con el Pacífico (sudeste asiático, costa oeste de Estados Unidos y Canadá) y las de Los Lagos con el Atlántico (Europa, Brasil, costa este de Estados Unidos y Canadá).

### ***Los nodos del CBN***

#### ***El eje Osorno – Bariloche***

Considerando a ambas unidades como un conjunto, en sentido estrictamente transfronterizo existe un eje que articula la región y se presenta como sustento del proyecto del CBN: Osorno – Bariloche. Separadas por 250 Kms y vinculadas a través del Paso Internacional Cardenal Samoré (Neuquén, Argentina) ambas ciudades evidencian una interacción creciente que se refleja en el número de vehículos, pasajeros y cantidad de carga transportada por esta avanzada frontera.

Teniendo en cuenta el ingreso del tráfico terrestre al territorio chileno en el período analizado, se observa la importancia que este Paso adquiere en la articulación entre los dos países. En este sentido, hay que destacar la cantidad de vehículos y pasajeros nacionales (chilenos) que representan en 2007 el 9 % del total de las entradas por las 42 avanzadas fronteras de Chile, sólo el Paso Los Libertadores (Mendoza – Santiago) registra valores mayores. La cantidad de toneladas (Tn) ingresadas por C. Samoré también es muy importante (7 % del total) y sólo es superado por Los Libertadores, Licurá (Las Lajas – Pino Hachado) y Monte Aymond (Río Gallegos – Punta Arenas) (Fig. 8).

Por otra parte, si bien siguen siendo significativos los ingresos terrestres correspondientes a extranjeros, Cardenal Samoré evidencia una leve baja de su importancia con respecto a las otras avanzadas fronteras y se ubica en el sexto lugar.



**Fig. 8. ENTRADAS de vehículos, pasajeros y carga por Cardenal Samoré**

	Nacionales (Chile)			Extranjeros		
	Vehículos	Pasajeros	Carga (Kgs)	Vehículos	Pasajeros	Carga (Kgs)
<b>2004</b>	38.491	186.965	66.058.522	21.036	92.524	20.445.500
<b>2005</b>	38.270	180.176	89.680.949	23.289	93.454	62.417.934
<b>2006</b>	40.712	200.685	72.761.475	26.970	108.552	60.321.928
<b>2007</b>	44.287	208.496	91.179.943	32.216	129.918	73.786.633

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos del INE.

Las salidas por este Paso Internacional presentan valores muy similares en 2007 a los ingresos, tanto chilenos como extranjeros, a excepción de las Tn de carga transportada cuyo valor representa el 19 % del total de las avanzadas fronterizas del país, ubicándose en segundo lugar de importancia detrás del Paso Los Libertadores (Fig. 9).

**Fig. 9. SALIDAS de vehículos, pasajeros y cargas por Cardenal Samoré**

	Nacionales (Chile)			Extranjeros		
	Vehículos	Pasajeros	Carga (Kgs)	Vehículos	Pasajeros	Carga (Kgs)
<b>2004</b>	38.148	186.361	112.331.139	22.642	91.023	28.416.846
<b>2005</b>	39.831	190.471	119.784.443	25.894	97.713	30.163.666
<b>2006</b>	40.536	199.397	133.007.510	29.159	111.949	29.322.706
<b>2007</b>	44.787	209.080	178.144.260	34.410	131.994	35.597.882

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos del INE.

Estos datos registrados en 2007 evidencian la importancia del Paso, que presenta la ventaja de estar abierto todo el año, y la fuerte articulación que existe entre ambos países en el área norpatagónica. Esta interacción fluida del eje Osorno – Bariloche le otorga sustento al CBN y permite pensar que la idea de consolidar una Red de Ciudades Transfronteriza en la región no es una utopía, sino un proyecto en el que se debe trabajar para potenciar el crecimiento y mejorar la competitividad del área en el contexto del MERCOSUR y la economía internacional.

Así parecen entenderlo los dos gobiernos ya que la Dirección de Asuntos Técnicos de Frontera, a partir de los compromisos acordados por ambas Cancillerías, planea invertir 8 millones de pesos argentinos en diversas obras destinadas a mejorar y potenciar la circulación en el Paso (en período de ejecución actualmente).

Otra evidencia de la voluntad política para la concreción del CBN se observa en la Estrategia de Desarrollo Regional (EDR) de Los Lagos 2000-2010, que plantea la necesidad de potenciar los flujos existentes entre Argentina y Chile por esta avanzada fronteriza, para lo que se preve construir una doble vía en el Paso, consolidar y potenciar los puertos de Corral y Puerto Montt, y desarrollar un aeropuerto internacional de pasajeros y carga en la ciudad de Pto. Montt.

#### *Puerto Montt y San Antonio Este como centros de transferencia*

En el actual contexto de globalización e internacionalización de la economía, las áreas portuarias adquieren un rol protagónico y pueden, a partir de la articulación regional/global, convertirse en estructuradoras del territorio y potenciadoras del crecimiento.

En este contexto, el desafío que se plantea para Puerto Montt y San Antonio Este es el de incrementar la cantidad de nodos con los que se relacionan y la intensidad de

los flujos para capitalizar las oportunidades y consolidar un crecimiento regional significativo.

Con respecto al equipamiento e infraestructura disponible, el puerto de San Antonio Este cuya gestión está a cargo de la Terminal de Servicios Portuaria Patagonia Norte S. A., cuenta con un viaducto de doble mano de 290 Mts de largo y 12 Mts de ancho, un muelle de ultramar con un calado de 45 pies, un pontón flotante para operar buques pesqueros, frigorífico y sala de transferencias para las exportaciones de frutas, plazoleta de contenedores refrigerados y sala de consolidado de contenedores que permite mantener la fruta fresca a lo largo de toda la cadena de abastecimiento.

La cantidad de Tn de frutas y hortalizas embarcadas en los últimos años evidencian la importancia de esta terminal portuaria ya que representan casi el 60 % (441.356 de 764.676 Tn) del total de las exportaciones de la provincia de Río Negro, siendo las peras y las manzanas las principales especies (Fig. 10).

**Fig. 10. Embarques de frutas y hortalizas por el puerto de San Antonio Este (Tn)**

<b>ESPECIE</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
Ajo	189	0
Cebolla	14.286	13.216
Ciruela	3.978	3.438
Durazno	424	275
Limón	0	137
Manzana	205.136	155.526
Melón	32	0
Membrillo	0	143
Nectarín	621	457
Pera	307.577	253.278
Uva	16.614	14.425
Zapallo	1.254	461
<b>TOTAL</b>	<b>550.113</b>	<b>441.356</b>

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos de la Dir. Gral. de Estadísticas y Censos de Río Negro.

El de Puerto Montt, gestionado por la Empresa Portuaria Puerto Montt, posee una superficie total de 9 has y cuenta con un muelle comercial con un frente de atraque de 385 mts y una terminal de transbordadores con cinco rampas para operar a distintos niveles de mareas, presenta también un almacén para acopio de harina de pescado de cabotaje, tres para fertilizantes de exportación y un estanque de 3.200 Tn para aceite de pescado.

La carga transferida por el muelle comercial y la terminal de transbordadores, evidencia la importancia del puerto ya que concentra casi el 45 % de las Tn embarcadas por la totalidad de los puertos de la Décima Región (958.907 de 2.150.002 Tn) siendo los fertilizantes y derivados de la actividad pesquera los productos más importantes (Fig. 11).

En síntesis, ambos puertos presentan un equipamiento e infraestructura de importancia, cuyo funcionamiento puede observarse en los valores de las cargas transferidas, factor que propicia la consolidación del CBN.

Potenciar el crecimiento del transporte marítimo atendiendo a las necesidades de inversiones que éstas áreas exigen para mantener competitividad en el contexto internacional, es una prioridad que debe estar presente en la Agenda Política de Argentina y Chile (Río Negro y Los Lagos en particular), así como la tarea de mejorar las redes viales y ferroviarias en pos de la integración y la consolidación de una red de

transporte multimodal en la región que permita, aprovechar las capacidades y recursos endógenos, acortar distancias, abaratar costos y consolidar un desarrollo económico-productivo sostenible y complementario en la región.

**Fig. 11. Carga transferida por el puerto de Puerto Montt por el muelle comercial y de transbordadores (Tn)**

PRODUCTOS	2005	2006
Cosecha Salmón	17.548	18.211
Fertilizantes	226.103	227.819
Harina Pescado	42.090	35.794
Harina Soja	197	11.873
Harina Girasol	4.519	5.291
Trigo	0	13.750
Aceite Pescado	25.412	13.366
Smolt	90.600	106.390
Otros	92.864	96.832
Tara Vehículos	162.602	156.784
Carga Surtida	250.571	239.948
Otras Cargas	35.661	32.849
<b>TOTAL</b>	<b>948.167</b>	<b>958.907</b>

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de datos de la Empresa Portuaria Puerto Montt.

### *Esquemas alternativos*

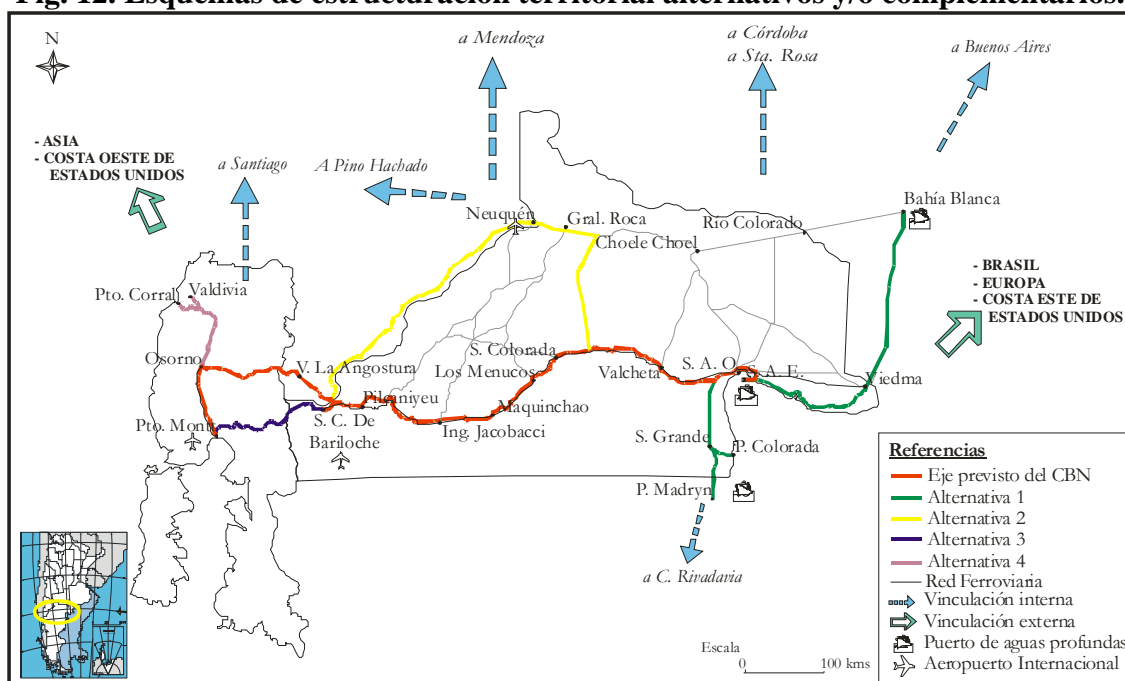
Un Corredor Bioceánico y Comercial no se da exclusivamente a lo largo de un eje (en este caso San Antonio Este – Puerto Montt) sino que, lógicamente, presenta una zona de influencia. Con el tiempo, y a partir de las ventajas que ofrezca, decisiones políticas, imprevistos, etc, algunos sectores de ésta pueden adquirir un mayor protagonismo y dejar de tener un rol pasivo, para convertirse en protagonistas principales del crecimiento y desarrollo territorial, originando de esta forma un cambio del centro de gravedad del eje principal.

Este proceso no siempre es negativo ni refuerza desigualdades. Es decir, si en lugar de un solo puerto es posible coordinar tres que trabajen de manera conjunta, el resultado será positivo ya que se potenciaría la vinculación externa de una región. Si en lugar de habilitar un Paso Fronterizo para las entradas y salidas de pasajeros y cargas se pueden utilizar dos, el intercambio se multiplicaría. El ejemplo puede utilizarse también para la cantidad de redes viales, ferroviarias, centros urbanos, etc.

En este sentido, y a partir de las variables analizadas, es necesario planificar algunos esquemas de estructuración territorial alternativos (o complementarios de acuerdo a lo expresado en el párrafo anterior) para este CBN, cada uno con sus fortalezas y debilidades (Fig. 12).

La primera alternativa plantea la posibilidad de extender el CBN a lo largo de la costa Atlántica para aprovechar las ventajas de infraestructura y de logística que ésta presenta. La articulación de centros urbanos con todos los servicios, puertos de aguas profundas y terminales para contenedores como Bahía Blanca y Puerto Madryn, el muelle para cargas de minerales de Punta Colorada, sumado al funcionamiento de la Zona Franca Rionegrina en Sierra Grande (con las ventajas arancelarias e impositivas que implica), potenciaría las posibilidades comerciales del CBN. De esta manera, la idea de ampliar la zona de influencia del CBN por la costa Atlántica se presenta como un complemento que no plantea amenazas.

**Fig. 12. Esquemas de estructuración territorial alternativos y/o complementarios.**



Fuente: Elaboración propia.

La segunda alternativa es la de reformular el trayecto del CBN original e incluir a la ciudad de Neuquén (teniendo en cuenta las ventajas que este asentamiento ofrece) atravesando el Alto Valle del Río Negro, principal polo productivo provincial. Este caso, más allá de los aspectos positivos que ofrece, plantea la amenaza de reforzar la exclusión del área interior del continente con las consecuencias económicas y sociales que esto implica. A esto, hay que sumarle el potencial crecimiento del protagonismo de la ciudad de Neuquén, perteneciente a otra unidad administrativa, que podría generar algún tipo de conflicto político que impacte de manera negativa sobre el funcionamiento del CBN. En este sentido, esta alternativa presenta amenazas que precisamente se quieren superar con la puesta en marcha del CBN, es decir, la construcción de un territorio integrado e integrador.

Otra de las alternativas es la de potenciar el intercambio entre ambos países a partir de la utilización del Paso Fronterizo Vicente Pérez Rosales. En el Paso Cardenal Samoré, el gran incremento en el número de vehículos, pasajeros y carga transportada, sumada a las inversiones que se están realizando, propician la concentración de actividades en el mismo que se traduce en una pérdida de tiempo (ya sea por trámites aduaneros o por el excesivo tránsito) tanto de los turistas como de los que transportan cargas. En este sentido, la utilización del Paso Pérez Rosales se presenta como una alternativa válida para descongestionar y agilizar el flujo vehicular en el sector a partir del accionar fronterizo complementario y coordinado, aunque presenta una debilidad y es la inversión que se necesita para su puesta en marcha, ya que es un trayecto combinado (terrestre y lacustre).

La última alternativa, ya en territorio chileno, es la que preve ampliar el CBN sobre el Pacífico incluyendo al puerto del Corral. Similar a la primera, esta opción se presenta como un complemento válido que potenciaría las oportunidades comerciales, y permitiría acceder de esta manera a importantes flujos de la economía internacional.

Estos esquemas alternativos y/o complementarios reflejan los futuribles de la región en el contexto del CBN. Las decisiones políticas y económicas que se definan en

corto y mediano plazo, así como también la capacidad asociativa de los agentes territoriales, determinarán la consolidación y el surgimiento de ejes dinámicos (Bahía Blanca – San Antonio Este – Puerto Madryn; Pto. Montt – Osorno – Pto Corral) que permitan potenciar la competitividad del área y definirán la organización territorial de la región.

### *Consideraciones finales*

Los cambios generados por el proceso de globalización y descentralización en América Latina generan un nuevo escenario contextual en el que predomina la apertura interna y externa. La autonomía que adquieren las unidades administrativas subnacionales plantea la posibilidad de conformar redes transfronterizas de ciudades que se transforman, desde el punto de vista de la gestión, en cuasi-Estados y cuasi-empresas (como resultado de la modernización del Estado) que compiten en un nuevo orden internacional organizada en base a nodos y redes. En el marco de esta nueva lógica global es que la conformación del CBN se presenta como una alternativa de desarrollo válida, que permite diversificar y ampliar la oferta de oportunidades y funciones revalorizando los recursos regionales.

En la actualidad, la región presenta como fortalezas una dinámica económica equilibrada (PBI/c) y una gran apertura externa evidenciada en los valores de sus exportaciones (especialmente Los Lagos); un perfil productivo en crecimiento que posee características comunes y complementarias, factor que facilitaría la articulación de ambas unidades administrativas; un eje de interacción sólido entre centros urbanos de importancia (Bariloche – Osorno) que se refleja en el número de vehículos, pasajeros y cantidad de carga transportada y le da sustento al proyecto del CBN; dos puertos, San Antonio Este y Puerto Montt, que cuentan con equipamiento e infraestructura adecuada para competir en el mercado internacional (aunque la inversión en este rubro debe ser permanente) y que concentran un gran porcentaje de las Tn embarcadas en la región; y la posibilidad de articularse con otros centros urbanos y áreas productivas que permitan potenciar la competitividad a partir de la consolidación de nuevos ejes de crecimiento dentro del Corredor (Bahía Blanca, Viedma, Sierra Grande, Puerto Madryn, Neuquén, Osorno, Valdivia, Pto. Corral).

Como debilidad, es evidente que no se puede hablar en la actualidad de un sistema de ciudades organizado y jerarquizado de manera equilibrada en la región, sino de un conjunto de asentamientos que interaccionan débilmente dentro de una serie de ejes con lo que buscan insertarse en la economía global (a excepción del ya mencionado eje Bariloche – Osorno).

Más allá de estas fortalezas y debilidades, se debe tener en cuenta que la concreción del CBN depende, en gran medida, de la voluntad política, ya que será necesaria la coordinación de ambas unidades administrativas en la creación de un plan destinado a mejorar la infraestructura y el equipamiento de la región, optimizar los factores inmateriales de desarrollo y propiciar la articulación entre los sectores público, privado y tecnológico.

El desafío entonces, es el de construir una Red Tranfronteriza de Ciudades que no sea una articulación rápida entre los centros de producción, consumo y transferencia y que se oriente a conformar territorios directa e indirectamente competitivos en la región norpatagónica argentino-chilena.

## **Bibliografía**

- Baigorri Agoiz, A. (2004). Redes Urbanas Transfronterizas [versión electrónica]. *Revista Papeles de Economía Española*, Vol. Economía de las Comunidades Autónomas (la Raya Ibérica), 147-164.
- Bervejillo, F. (1995). Territorios en la globalización. Nuevos procesos y estrategias de desarrollo. *Revista Prisma*, 4, 9-52.
- Besserer, F. (1999). Estudios transnacionales y ciudadanía transnacional. En G. Mummert (Ed.), *Fronteras Fragmentadas* (pp. 215-238). México: Colegio de Michoacán-CIDEM.
- Boisier, S. (2004). Desarrollo territorial y descentralización. El desarrollo del lugar y en las manos de la gente. *Revista Eure*, XXX, 90, 27-40.
- \_\_\_\_\_ (2005). ¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización? *Revista de la CEPAL*, 86, 47-62.
- Boix-Doménech, R. (2003). *Redes de ciudades y externalidades*. Joan Trullén Thomas (Dir.) Tesis doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona. Dpto. d'Economia Aplicada. Barcelona.
- Camagni, R. (2002). Razones, principios y cuestiones para la política de desarrollo espacial en una era de globalización, localización y trabajo en red. En Subirats, J. (Coord) *Redes, territorio y gobierno*. Barcelona: Ed. Diputació de Barcelona.
- \_\_\_\_\_ (2005). *Economía urbana*. Traducción de Vittorio Galletto (Primera Ed. En italiano). Barcelona: Antonio Bosch Ed.
- \_\_\_\_\_ (2006). Acerca de la solidez del concepto de competitividad territorial. En Camagni, R. y Tarroja, A. (Coords.) *Una nueva cultura del territorio* (Pp. 111-137). Barcelona: Ed. Diputació de Barcelona.
- De Mattos, C. (2002). *Redes, Nodos y Ciudades: Transformación de la metrópoli latinoamericana*. Comunicación al VII Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII). Camaguey, Cuba.
- Greene, R. (2005). Pensar, dibujar, matar la ciudad: orden planificación y competitividad en el urbanismo moderno. *Revista Eure*, XXXI, 94, 77-95.
- Peyrelongue, M. (2006). *Articulación local-global y cadenas logísticas de exportación en el sureste mexicano. Un estudio de caso*. Ponencia presentada en el IX Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII) en Bahía Blanca, Argentina.
- Ponce Adame, E. (2005). Dificultades del desarrollo y vinculación externa de los municipios mexicanos: competitividad y cooperación. En J. Mendoza (Ed.) *Políticas públicas: cambio social e institucional* (pp. 1-26). Iztapalapa, México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Plaza & Janes Eds. Barcelona.
- Santos, M. (1988). *Metamorfosis do espaço habitado*. Sao Paulo: HUCITEC.
- \_\_\_\_\_ (1993). Los espacios de la globalización. En *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 13, 69-77.
- \_\_\_\_\_ (2000). *La naturaleza del espacio*. Barcelona, España: Ed Ariel.
- Secretaría Regional Ministerial de Planificación y Coordinación Región de Los Lagos (2006). *Plan Regional de Gobierno Región de Los Lagos 2006-2010*. Disponible en: [http://www.infopais.cl/interior/pdf/Planif\\_Territo/PlanesGob2006-2010/PlanGob\\_R10.pdf](http://www.infopais.cl/interior/pdf/Planif_Territo/PlanesGob2006-2010/PlanGob_R10.pdf) Consultado en Diciembre de 2008.

- 
- \_\_\_\_\_ (2008). *Estrategia Regional de Desarrollo 2000-2010*. Disponible en: [http://www.subdere.gov.cl/1510/articulos-66692\\_recurso\\_1.pdf](http://www.subdere.gov.cl/1510/articulos-66692_recurso_1.pdf) Consultado en Diciembre de 2008.
- Vázquez-Barquero, A. (2000). Desarrollo endógeno y globalización. *Revista Eure*, 76, 29, 47-65.
- Veltz, P. (1996). *Mondialisation, Villes et territoires. L'Économie d'Archipel*. Paris: Presses Universitaires de France.
- 

La presente comunicación forma parte de la investigación llevada a cabo en el proyecto SECYT 24/G044 “Estudio geográfico integral del corredor bioceánico norpatagónico: tercera parte”. Directora: Lic. Ilda María Ferrera. Dpto. de Geografía y Turismo de la Universidad Nacional del Sur (UNS) – Bahía Blanca, Argentina.

<sup>1</sup> El *Centro de Gravedad Simple* (CGS) se calcula a partir de situar en un mapa un eje de coordenadas arbitrario (nortes y estes) y a cada asentamiento le corresponde un valor. El promedio de los nortes y los estes definen un punto en el mapa que es el CDG.

El *Centro de Gravedad Demográfico* (CGD) es similar al anterior pero considera la cantidad de habitantes de cada asentamiento, al que se lo multiplica por valores de los estes y nortes y se dividen los resultados por el total de población de todos los centros urbanos.